

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 86 Juni 2016

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het “**Informatieblad grote pleziervaart**” geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Janneke Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Simon J. de Waard en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Simon J. de Waard (SdW), Wim Valk, Rob Klaassen, George Snijder

Productie en uitgever: Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2016
Website: ***http://www.xs4all.nl/~bosg***
John F. Kennedylaan 207, 2285 AG Rijswijk ZH, Tel: 070-3943347, e-mail: ***bds@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 20 zijn via de index op de website te downloaden (**http://www.xs4all.nl/~bds/m3-index.htm**). M3 blad nummer 21 is niet openbaar ivm auteursrechten.*

Voorwoord Info20m86

Afgelopen voorjaar is er veel gebeurd. Zo zijn er 2 overwinningen behaald.

Ten eerste heeft de overheid ingezien dat het lastig is om schepen ook aan de bouwwetgeving te laten voldoen. Daarom ligt er nu een voorstel om voor varende schepen een uitzondering te maken.

Ten tweede heeft de discussie rondom het recreatief slepen geleid tot niet handhaven van de letterlijke wetgeving.

De invoering de verplichting tot het voeren van een Inland AIS heeft geleid tot enkele praktische problemen. Zo kunnen pleziervaartuigen korter dan 20 meter geen scheepstype code invoeren. Hiervoor is inmiddels een voorstel gedaan maar deze moet nog behandeld worden.

De certificaatplicht in 2019 en de invoering van de Inland AIS heeft ook geleid tot vele vragen omtrent de lengte, breedte en diepgang waarmee gerekend wordt.
In dit nummer daarom wat meer over de discussie rondom LBT > 100 m3, verplaatsingen en meetbrieven.
De eigenaar van een schip is uiteindelijk zelf verantwoordelijk voor zijn eigen keuzes en of hij wel of niet aan de wetgeving wil gaan voldoen. In dit nummer is beschreven wat er in de wetgeving staat.

Het einde va n de overgangsregeling voor het certificaat komt steeds dichterbij. Vele eigenaren/schippers moeten hieraan nog beginnen. Wacht niet te lang! Er is maar een beperkte capaciteit bij de bevoegde keurmeesters en het keuringsproces kost enige tijd. Is het eenmaal 2019 dan moet het schip aan alle eisen voldoen. Aan u de keuze.
De oproep voor een enquêtemaker heeft niets opgeleverd. Blijkbaar willen we niet weten waar eigenaren tegen aan hikken. Persoonlijk hou ik niet van struisvogelpolitiek.
Ik wens u een goed en mooi vaarseizoen!

Janneke Bos, hoofdredacteur

Reddingsbrigade Nederland treedt toe tot bestuur VAMEX



De ANWB heeft na een herweging van prioriteiten besloten het bestuurslidmaatschap in Stichting Vamex te beëindigen.

De Reddingsbrigade Nederland (Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drenkelingen) is bereid gevonden de vacante zetel in het bestuur per 1 april 2016 over te nemen. De doelstellingen van de Reddingsbrigade sluiten goed aan bij die van VAMEX en die van de andere bonden in het bestuur. De organisatie is met 166 reddingsbrigades, 23.000 leden en 5.000 vrijwilligers breed vertegenwoordigd en ondersteunt het belang van het vaarbewijs voor de veiligheid op het water.

Bron: Vamex

Veranderingen in het examen Klein Vaarbewijs

Met ingang van april 2016 voert de Vamex een aantal wijzigingen door in het examen voor het Klein Vaarbewijs. Sinds een aantal jaren komen op het examen zogenaamde stelling- of beweringsvragen voor. Dat zijn vragen die twee stellingen bevatten die onafhankelijk van elkaar juist of onjuist kunnen zijn. Zo ontstaat er dan een vraag met

Inhoudsopgave

vier mogelijke antwoorden. Van beiden juist, één juist en één onjuist tot beiden onjuist. Groot kritiekpunt op dergelijke vragen is dat het feitelijk twee vragen gepropt in één vraag zijn. De examencommissie koos destijds voor deze opzet omdat men het aantal vragen per examen niet verder wilde uitbreiden. Vanaf nu worden deze vragen op een andere manier gesteld. In het examensysteem moet u bij elke stelling ja of nee antwoorden. Heeft u beiden goed dan krijgt u 2 punten, heeft u er één goed dan krijgt u toch nog één punt. Deze opzet is dus iets gunstiger voor de examenkandidaat.

Op het examen Klein Vaarbewijs 2 worden ook een tweetal open vragen gesteld. Dat zijn vragen waar u gevraagd wordt een positie te bepalen of bijvoorbeeld een koers of afstand. Het antwoord moet u als getal in het examensysteem invoeren. Tot op heden moest de examinator of toezichthouder na afloop van het examen deze vragen handmatig nakijken. Omslachtig. Ook waren deze open vragen opgedeeld in een A en B deel. Bijvoorbeeld de positie (A) en de koers (B). Deze opzet wordt nu gewijzigd. In plaats van een A en B deel nummeren de vragen nu door en de computer kan nu zelf nakijken of het antwoord goed is. Daardoor bestaat het examen nu uit 27 in plaats van 25 vragen. En was voorheen een vraag over de GPS de laatste vraag, nu zijn de open vragen voortaan echt de laatste vragen. Het grootste voordeel is natuurlijk dat de computer in één keer de uitslag kan bepalen en u dus direct na afloop weet of u geslaagd bent.

Bron: Vaarwijzer

Nieuwe documenten Vamex

De Toetsmatrijs heeft alleen een nieuwe lay-out gekregen. Inhoudelijk is hier niets in gewijzigd.

Bij de voorbeeldexamens zijn enkele vragen gewijzigd en is er bij KVB2 een uitleg over het noteren van de navigatievragen toegevoegd.
- Toetsmatrijs Klein Vaarbewijs
- Voorbeeldexamen Klein Vaarbewijs 1
- Voorbeeldexamen Klein Vaarbewijs 2

U kunt de documenten ook downloaden of bekijken via https://www.vamex.nl/downloads.

In de tweede week van april zijn enkele verbeteringen in het examensysteem doorgevoerd. De dubbele beweringsvragen met 2 punten verdwijnen en worden vervangen door enkele 'ja/nee' vragen die elk 1 punt opleveren.

Bij KVB2 worden door de kandidaat de antwoorden op 'open' navigatievragen straks in numerieke vakjes ingevuld en niet meer handmatig door de examenmanager maar automatisch door de computer gescoord. In het nieuwe examensysteem is ook de laatste vraag van KVB2 niet meer de GPS-vraag, maar net zoals vroeger, weer een van vier 'open' navigatievragen. Deze navigatievragen zijn dan niet meer in een a en b deel opgesplitst maar worden gewoon doorgeteld met aparte vraagnummers. Het aantal vragen stijgt daarmee van 25 naar 27, maar het blijft feitelijk om hetzelfde aantal vragen gaan.

Er zijn bij de downloads twee nieuwe aan deze wijzigingen aangepaste voorbeeldexamens (KVB1 en KVB2) en een aangepaste toetsmatrijs geplaatst met de toevoeging 'april 2016'.

Bron: Vamex

Jaarlijkse opleidersbijeenkomst 2016

Dinsdag 19 april 2016 was de jaarlijkse bijeenkomst van de Vamex voor de opleiders voor het Klein Vaarbewijs en het Groot Pleziervaartbewijs. Dit zijn altijd nuttige bijeenkomsten om te horen welke ontwikkelingen er spelen en hoe het gaat met de examens. Het afgelopen jaar blijken de slagingspercentages licht gestegen. Dat is natuurlijk goed nieuws.

De afgelopen jaren kwam het examen regelmatig negatief in het nieuws omdat de slagingspercentages juist omlaag gingen. Vamex, opleiders en uitgevers van lesmateriaal hebben daar kennelijk toch van geleerd met als resultaat dat de percentages nu weer iets stijgen. De Vamex heeft bijvoorbeeld ingegrepen door continu te werken aan steeds betere examenvragen. En door goede afspraken te maken met uitgevers over het invoeren van wijzigingen in de leerstof, zodat de uitgevers bij tijd het lesmateriaal klaar kunnen hebben. Uitgevers hebben ook geïnvesteerd in de kwaliteit van het materiaal en opleiders zijn nog beter hun kandidaten gaan voorbereiden op het examen.

Het blijft belangrijk dat opleiders, uitgevers en examinatoren met respect voor ieders verantwoordelijkheden met elkaar in gesprek blijven. Dergelijke communicatie valt nu eenmaal beter te organiseren als de pleziervaartexamens zijn onder gebracht bij een kleine organisatie.

Bron: Vaarwijzer

Vamex naar het CBR???

Eerder schreven wij al over het voornemen van de minister om de Vamex op te laten gaan in het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid (CBR). Vamex is een stichting die in Nederland door de overheid is aangewezen om de examen voor het Klein Vaarbewijs en voor het Groot Pleziervaartbewijs af te nemen. Jaarlijks doen een dikke 23.000 mensen bij de Vamex examen op één van de vijf locaties. Naast de genoemde examens is de Vamex ook aangewezen als één van de exameninstellingen voor het basiscertificaat marifonie. Ook is de Vamex aangewezen om de vaarbewijzen voor de (grote) pleziervaart uit te geven. Zo hebben het afgelopen jaar dik 100.000 mensen hun oude vaarbewijs gratis kunnen omruilen voor een nieuw model klein vaarbewijs met het ICC op de achterkant.

Hoewel de Vamex dus een stichting is en ooit is opgericht door de diverse watersportbonden, is zij belast met het

uitvoeren van overheidstaken en valt daarmee dus ook onder de verantwoordelijkheid van de overheid. Bij de Vamex werken ook geen ambtenaren en of dat er mee te maken heeft durf ik niet te zeggen, maar de dienstverlening van de Vamex is de laatste jaren alleen maar beter geworden. U krijgt nu zelfs uw officiële klein vaarbewijs direct mee als u geslaagd bent voor het examen, terwijl de kosten om examen te doen alleen maar omlaag zijn gegaan. Als kleine gespecialiseerde club voert de Vamex haar taken in ieder geval efficiënt uit en gebeurt dit met veel begrip voor de specifieke wensen van de doelgroep.
"Vandaag examen doen en vanavond al varen".

De overheid wil echter af van het grote aantal zogenaamde zelfstandige bestuursorganen die zoals de Vamex overheidstaken uitvoeren. De taken moeten echter wel uitgevoerd worden en vandaar dat er nu een advies bij de minister ligt om de Vamex op te laten gaan in het CBR.

De meesten van u kennen het CBR voor de rijexamens, maar het CBR neemt ook al jaren de examens voor de beroepsvaart af, zoals het examen voor het Groot Vaarbewijs. Vanuit dat idee is het overgaan van de pleziervaarbewijzen niet een gekke gedachte. Ware het niet dat het CBR een grote organisatie is die een geheel andere werkwijze heeft en wel erg groot is. Persoonlijk denk ik (Red: Jaap van Goor) dat de watersporter veel beter af is met hoe het nu gaat. Examen doen en meteen het vaarbewijs mee naar huis. Het CBR kan dat (nog) niet evenaren. Daarom lijkt het mij een goed idee als de minister ook eens naar het alternatief kijkt. Waarom niet alle scheepvaart gerelateerde zaken van het CBR over naar de Vamex? Het aantal binnenvaartexamens is jaarlijks niet zo groot en Vamex heeft genoeg capaciteit op haar locaties om die kandidaten op te vangen. En omdat tijd schaars is voor binnenschippers denk ik dat zij erg blij zullen zijn als een bemanningslid snel even examen kan doen en diezelfde dag nog weer aan boord stapt met zijn (verlengde) diploma op zak.

Bron: Vaarwijzer

Nieuwe leskaart 1633 verschenen

Samen met de Nederlandse Dienst der Hydrografie werkt de examencommissie voor het examen Theoretische Kustnavigatie (TKN) aan een reeks van nieuwe leskaarten. De reden is dat de oorspronkelijke leskaarten op een aantal punten verouderd zijn en dat stroom en bijvoorbeeld variatie in deze kaarten wel is waar realistisch is, maar dusdanig kleine invloed heeft op de uitkomst van de berekeningen dat het leereffect soms verloren gaat. Immers verder naar het zuiden voor de Franse kust krijgt u te maken met getijdestromen die wel degelijk grote invloed hebben. Daarom dus een nieuwe reeks van leskaarten met onrealistische gegevens voor de Nederlandse kust en daarom uiteraard alleen te gebruiken voor de navigatielessen en examens.

In april 2016 verscheen een nieuwe leskaart in deze reeks. Leskaart 1633 geeft de Nederlandse kust ten noorden van Vlieland naar Borkum. Op de achterkant staan enkele kaartbladen uit de 1800 serie. Een leskaart dus van een uitdagend vaargebied met verkeersscheidingsstelsel en aanlopen van diverse zeegaten en Waddeneilanden.

Bron: Vaarwijzer

Ontwerp besluit wijziging Scheepvaartverkeerswet amvb's

In mei 2016 is er een ontwerp besluit gepubliceerd over wijziging van het Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren in verband met het schrappen van de maximum leeftijd voor Noordzee loodsen, wijziging van het Besluit spoorweginfrastructuur in verband met actualisering van verwijzingen, aanpassing van het Binnenvaartpolitiereglement in verband met het gebruik van spudpalen alsmede een technische wijziging en wijziging van het Scheepvaartreglement territoriale zee en het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990 in verband met de aanpassing van de aanloopgebieden Rotterdam en Scheldemonden. Het is vooral een verzamelpublicatie van allerlei juridische 'reparaties'.

De tekst van het ontwerp besluit is te downloaden via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2016-20930.html. Op dit ontwerpbesluit kan worden gereageerd tot 17 juni 2016. De teksten uit het besluit worden per 1 januari 2017 van kracht.

Bron: Officiële bekendmakingen

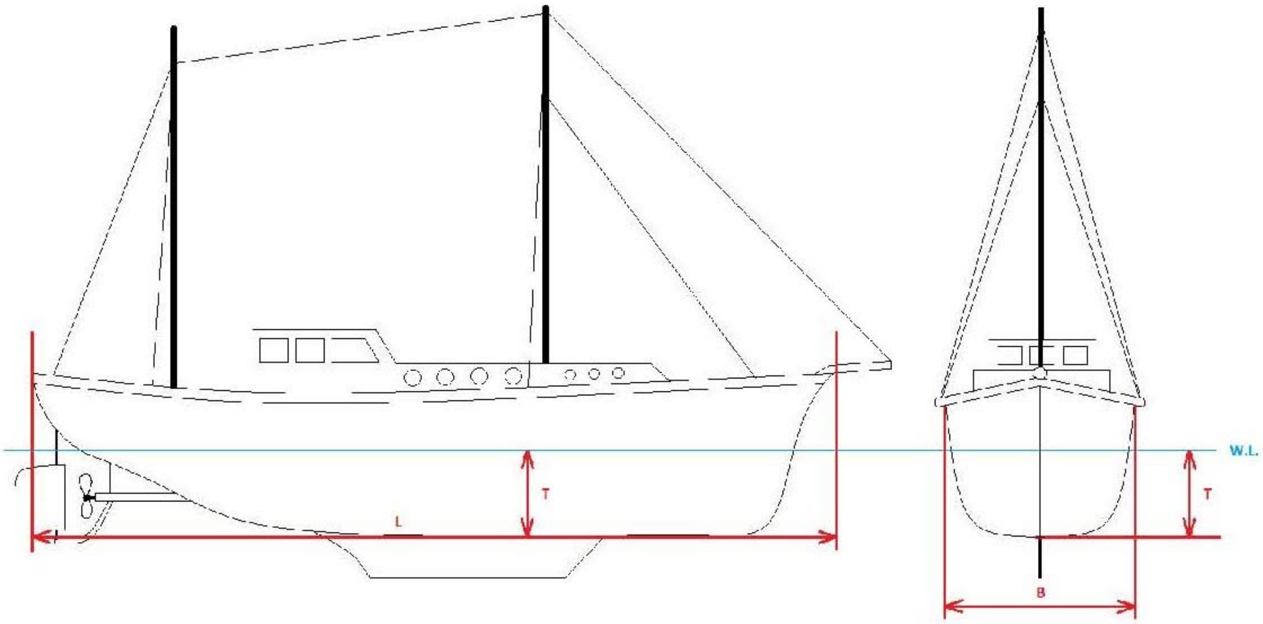
Overgangsregeling Binnenvaartwet 31 december 2018 afgelopen

Wacht niet te lang!

De Binnenvaartwet (van 30 december 2008) is op 1 juli 2009 van kracht geworden. In deze Binnenvaartwet is voor een groot deel van de grote pleziervaartuigen een certificaat van onderzoek verplicht gesteld.

<u>Welke schepen moeten op de Europese binnenwateren aan technische eisen voldoen?</u>
Op de Europese binnenwateren (dus ook op de Nederlandse binnenwateren) moeten vanaf 30 december 2008 de volgende schepen voorzien zijn van een certificaat van onderzoek:
- alle vaartuigen met een lengte van 20 m of meer, en
- alle vaartuigen waarvan het product van de lengte, de breedte en de diepgang meer dan 100 m3 bedraagt (dus ook als L korter is dan 20 m)
- alle sleep- en duwboten ongeacht de lengte
- drijvende werktuigen

Dit betekent dat pleziervaartuigen van 20 meter lengte of meer aan technische eisen moeten gaan voldoen.
Voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter geldt dit alleen als het product van de lengte, de breedte en de diepgang groter is dan 100 m3. Als diepgang wordt de diepgang van de romp zonder aanhangsels zoals de kiel, loefbijter, schroefraam etc. aangenomen.
Zie tekening op de volgende pagina!



In deze tekening van Register Holland (Robin Hoekstra) zijn de lengte, breedte en diepgang getekend die gebruikt worden voor de bepaling van de LBT > 100 m3. Deze maten zijn ZONDER uitsteeksels als kiel, zwaarden, etc.

<u>Woonschepen en woonarken</u>
Binnenschepen met een permanente ligplaats, uitsluitend gebruikt voor bewoning en zonder eigen aandrijving dan wel anderszins niet voor de vaart geschikt, ook gedurende de tijd van verslepen (Binnenvaartbesluit art. 7 lid g), zijn niet vereist een certificaat van onderzoek te hebben ook al zijn ze langer dan 20 m. Dit betekent dat woonarken, kantoorpontons etc. die niet voorzien zijn van een eigen voortstuwing, geen certificaat van onderzoek hoeven te hebben. Zodra ze wel voorzien zijn van een eigen voortstuwing en ze zelfstandig kunnen varen moeten ze wel voorzien worden van een certificaat van onderzoek!
Zelfs als dat alleen maar van en naar de werf is. Als het in de bedoeling ligt om een niet zelfstandig varend schip uiteindelijk weer zelfstandig varend te maken (bijv. door de restauratie), dan zal het schip na restauratie wel aan een certificaat van onderzoek moeten.

<u>Sleep-, duw- en sleepduwboten</u>
Sleep-, duw- en sleepduwboten worden in de Europese richtlijn en in de Binnenvaartwet genoemd als schepen die een certificaat van onderzoek moeten hebben ongeacht hun lengte. Sleep- en duwboten welke uitsluitend voor de pleziervaart worden gebruikt, niet langer zijn dan 20 meter en tevens een product hebben van de lengte, breedte en diepgang (zonder aanhangsels) kleiner dan 100 m3, kunnen een "Verklaring namens de Minister" bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te Rotterdam aanvragen. In de verklaring is opgenomen dat het schip dan wel een beting heeft om te slepen maar dat slepen niet is toegestaan. Op grond van deze verklaring hoeft het schip dan niet aan de technische eisen van de Europese richtlijn te voldoen.

<u>Aan welke eisen moet een schip op de binnenwateren voldoen?</u>
De eisen waaraan het schip moet voldoen bepaalt de eigenaar van het schip zelf, namelijk door aan te geven hoe hij het schip gebruikt. De technische eisen waaraan het schip moet voldoen staan in bijlage II van de Europese richtlijn 2006/87/EG. De eigenaar kan zelf kiezen of het schip een certificaat krijgt voor vrachtvaart, passagiers-schip, zeilend passagiersschip, sleep- of duwboot, drijvend werktuig, schip bestemd voor bouwwerkzaamheden of pleziervaartuig. Ieder type schip heeft zijn eigen technische eisen. Voor de pleziervaart moet aan de eisen van hoofdstuk 21 voor pleziervaartuigen worden voldaan.

Het komt er dus op neer dat hoe het schip door de eigenaar gebruikt wordt, uiteindelijk bepaald aan welke eisen het schip moet voldoen. Bij de handhaving van de wetgeving zal dus eerst moeten worden vastgesteld hoe het schip wordt gebruikt en pas daarna kan worden gekeken of aan de eisen voor dat gebruik wordt voldaan. Afhankelijk van de keuze van de eigenaar moet het schip aan weinig technische eisen voldoen (zoals bijv. pleziervaartuigen) of aan veel technische eisen (zoals bijv. passagiersschepen). Op internet vind je diverse websites waarop de eisen voor pleziervaartuigen staan.

<u>Certificaat van onderzoek</u>
Wanneer een schip aan de technische eisen voldoet krijgt het schip een certificaat. Wanneer het aan de eisen voor de Rijnvaart voldoet (ROSR) dan noemen we dit een Certificaat van Onderzoek (CvO). Wanneer een schip aan de eisen voor de Binnenvaartwet voldoet dan heet dit geen Certificaat van Onderzoek maar Communautair Binnenvaart-certificaat voor Binnenschepen (CBB).



JB

Overgangsregeling tot 31 december 2018!
Schepen die tot 1 juli 2009 geen certificaat nodig hadden, krijgen tot 31 december 2018 de tijd om het schip van een certificaat te voorzien. Alhoewel het nog 2,5 jaar duurt tot deze overgangsregeling afloopt, is dit toch al snel!
Wacht niet te lang met het aanvragen van een eerste onderzoek op uw schip. Er is maar een zeer beperkt aantal personen bevoegd om vast te stellen of het schip aan de eisen voldoet. Deze bevoegde personen zijn aangesloten bij de NBKB of Register Holland. De keurmeesters van de EOC zijn bij de NBKB aangesloten. Voor namen en contact gegevens zie http://www.nbkb.nl/wp-content/uploads/2015/11/227Overzicht-NBKB-Experts-Website-uitvoering-rev-38-10-2014.pdf of https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1-Bfa0NQ_odsCCffeNJxERUC3ZCM. Register Holland is overgenomen door Selles en Van Dijk. De keurmeesters van Register Holland staan niet op internet. Wel kunt u rechtstreeks contact opnemen met Register Holland, http://www.register-holland.nl/contact/contact-formulier/.

Waar moet het schip aan voldoen?
Voordat een certificaat kan worden afgegeven, moet er eerst een keuring van het schip plaatsvinden. Deze bestaat uit:
- een algemene technische en veiligheidskeuring
- een vlakkeuring (tenzij er een vlakrapport is van max. 2 jaar oud (opgemaakt door een erkend expert))
- een proefvaart als er twijfel is of de manoeuvreereigenschappen klaarblijkelijk gevaar opleveren
- een geldige keuring van de gasinstallatie (door ILT erkende gaskeurder)



Deze keurmeester van de NBKB is bezig met een vlakdiktekeuring voor het certificaat



Ankers moeten voorzien zijn van het ENI voor de Rijnvaart

Zorg ervoor dat alle uitrusting welke een eigen keuring nodig heeft, zoals de brandblussers, drukvaten zoals startlucht, reddingvesten, gasinstallaties, etc. reeds gekeurd zijn en voorzien zijn van een officieel keuringscertificaat. Dat scheelt veel tijd in de doorlooptijd om een certificaat van een schip te verkrijgen.

Wacht niet te lang!
Ik denk dat van alle pleziervaartuigen die voorzien moeten zijn van een certificaat per 31 december 2018 nog maar één derde deel een certificaat heeft of er mee bezig is.
Dat is relatief heel weinig, zeker gezien het feit dat over 2,5 jaar de overgangsregeling afloopt. Een certificaat wordt niet in zeer korte tijd afgegeven. Daarvoor moet eerst allerlei onderzoek plaats vinden. Vaak wil men het schip "droog" keuren, dus als het schip op de werf staat.
Dus ga je de werf op, vraag dan een eerste inspectie aan. De keurmeester kan dan een werklijst opstellen wat er nog moet gebeuren wil het schip goedgekeurd worden.
Als iedereen eind 2018 een keuring aanvraagt, weet je zeker dat je niet meer op tijd een certificaat hebt.
Er zijn simpelweg niet genoeg keurmeesters om die toestroom aan te kunnen.

Moet je aan alle eisen voldoen?
Zolang de overgangsregeling geldt (tot eind 2018) mag een bestaand schip, gebruik maken van artikel 8. In dit artikel wordt de term "klaarblijkelijk gevaar" genoemd.


Het schip hoeft niet aan alle eisen te voldoen als het schip gekeurd wordt in de overgangsperiode!

Wanneer het schip voor de invoering van de Binnenvaartwet in 2009 geen gevaar vormde, vormt het ook geen gevaar na de invoering van de Binnenvaartwet.
Dat betekent dat een schip niet aan alle technische eisen hoeft te voldoen om een certificaat te krijgen. Als een schip niet aan alle eisen voldoet, wordt hiervan een lijst gemaakt die als bijlage bij het certificaat wordt gevoegd.
Met dat certificaat en de bijlage mag je gewoon varen.

Mocht je later aanpassingen doorvoeren aan het schip, dan wordt wel gekeken of daarbij bepaalde wijzigingen doorgevoerd kunnen worden. Er zijn echter wel een aantal eisen die standaard niet onder de de uitzonderingen van klaarblijkelijk gevaar vallen. Zo moet de gasinstallatie, de reddingsmiddelen en de brandblusmiddelen altijd in orde zijn. Maar dat zou je als eigenaar van een schip ook zelf moeten willen, toch? Al was het maar voor de veiligheid van de mensen die bij jou aan boord zijn, en voor de mensen die op de schepen aanwezig zijn waar je naast gaat liggen. Daarnaast moet het schip ook voldoen aan de eisen zoals die staan in het BPR en RPR, zoals bijvoorbeeld de navigatieverlichting en de kentekens.

<u>Varen in het buitenland?</u>
Mocht je met het schip al voor 30 december 2018 naar het buitenland (Duitsland, België, Frankrijk) willen varen dan moet het schip tijdens de buitenlandse reis al een certificaat hebben.

<u>Men lijdt het meest voor het lijden dat men vreest…</u>
Helaas waren er spookverhalen over de keuring en wat je als eigenaar nog moet doen om toch een certificaat te krijgen. Ervaring van reeds gekeurde schepen leert dat dit voor de meeste schepen wel mee valt. Tenzij je een zeer onveilig schip hebt, natuurlijk…
Ook ziet men op tegen de kosten. De kosten voor de keuring kun je via allerlei aanbiedingen vaak nog wat omlaag krijgen. Zo zijn er bijvoorbeeld collectieve regelingen voor Scouting (via Register Holland) of speciale aanbiedingen voor groepen van historische vaartuigen die tegelijkertijd gekeurd worden van Rob Klaassen (www.akwadrant.com). Vraag eerst een eerste inspectie aan en laat je schip checken. Je weet dan waar je aan toe bent en waar nog wat verbeteringen aan je schip nodig zijn.

<u>Wat als je pas een keuring voor een certificaat aanvraagt na 2018?</u>
De overgangsregeling betreft een periode van 10 jaar!
Wanneer een eigenaar van een pleziervaartuig voor het eerst een certificaat ontvangt na 30 december 2018, dan moet het schip aan ALLE eisen van hoofdstuk 21 voldoen.
De overgangsbepaling van artikel 8 geldt dan niet meer!
Je kunt dan natuurlijk wel een keuring aanvragen.
Maar zonder een geldig certificaat mag het schip NIET meer varen vanaf 2019. Omdat de overgangsperiode 10 jaar duurt, is het niet waarschijnlijk dat deze wordt verlengd.

<u>Geldigheid certificaten</u>
Tenslotte nog wat informatie over de geldigheid van certificaten. Het CBB en het CvO zijn 7 jaar geldig.
Indien voor 30 december 2018 een certificaat is afgegeven blijft het artikel van klaarblijkelijk gevaar gelden tot in ieder geval 2035. Het gascertificaat is steeds 3 jaar geldig.
Let op! Na herkeuring van je gasinstallatie moet de losse "gas" pagina van je CBB/CvO ook worden vernieuwd bij NBKB of RH. De keuring van brandblussers moet iedere 2 jaar worden uitgevoerd. Let op! De gele sticker op de blussers is tevens keuringsbewijs. (JB)

CvO onhaalbaar voor uw schip?

Voor sommige schepen is het verkrijgen van een CvO een vrijwel onhaalbare zaak. Denk aan schepen zonder voortstuwing of met alleen een zijschroef. Voor het behoud van deze schepen is de eis van een CvO een regelrechte bedreiging en we willen graag deze problematiek bespreekbaar maken in het knelpuntenoverleg met het ministerie.

Daarom een oproep aan leden met een schip waarvoor het halen van een CvO onhaalbaar wordt geacht om zich te melden (bijv. bij het secretariaat (secretaris@lvbhb.nl)) met (minimaal) de naam van het schip enreden waarom het halen van een CvO onhaalbaar wordt geacht.
Na deze inventarisatie kunnen we deze problematiek in ieder geval onderbouwd inbrengen in het knelpuntenoverleg. Daarnaast is het wellicht mogelijk via onze eigen expertise (bijv. in de persoon van Rob Klaassen) suggesties op te stellen om knelpunten weg te nemen of voorstellen te doen aan het ministerie.

Bron: LVBHB



Recreatief slepen wordt voorlopig niet gecontroleerd

Tijdens de Hiswa in maart 2016 heeft er overleg plaatsgevonden tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, vertegenwoordigers van de diverse pleziervaart organisaties en betrokken ondernemers in Amsterdam. Hierbij zijn de diverse standpunten gewisseld en is er toegezegd dat het niet de bedoeling is van de huidige wetgeving om het recreatief slepen te verbieden.
De wetgeving wordt hierop aangepast. In de tussentijd zou er met de ILT overleg komen om de handhaving voorlopig op te schorten. Naar aanleiding van het overleg hebben de diverse organisaties (o.a. Scouting en FVEN) ook nog een brief gestuurd naar de Minister met daarin hun officiële bezwaarpunten.

Eind maart 2016 is er een nieuwsbrief rondgestuurd aan de handhavers van de Binnenvaartwet. Deze is gestuurd naar de handhavers van de Zeehavenpolitie, de Landelijke eenheid van de Politie, Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Rotterdam, de Haven Amsterdam, de provincies Friesland, Groningen en Overijssel, Waternet, Waterschap Rivierenland en de ILT.

In deze nieuwsbrief is een aanwijzing opgenomen betreffende de wijziging van handhaving sleep-, duw- en sleepduwboten. Het betreft hier de controle op het certificaat van onderzoek als sleep-, duw- of sleepduwboot.

Geen controle op het certificaat vindt plaats als er sprake is van recreatief gebruik. Ook wanneer de sleep- of duwboot zelf langer is dan 20 meter of wanneer het product lengte, breedte en (romp)diepgang groter is dan 100 m3. Er vindt geen controle plaats op de Verklaring namens de Minister.

Let op! Wanneer het schip dat gesleept, geduwd, of langszij mee genomen (dus niet zijnde de sleep- of duwboot) zelf langer is dan 20 meter of een LBT groter dan 100 m3 heeft, kan er wel gecontroleerd worden. (JB)

Afbeelding van de scheepsmetingsdienst.

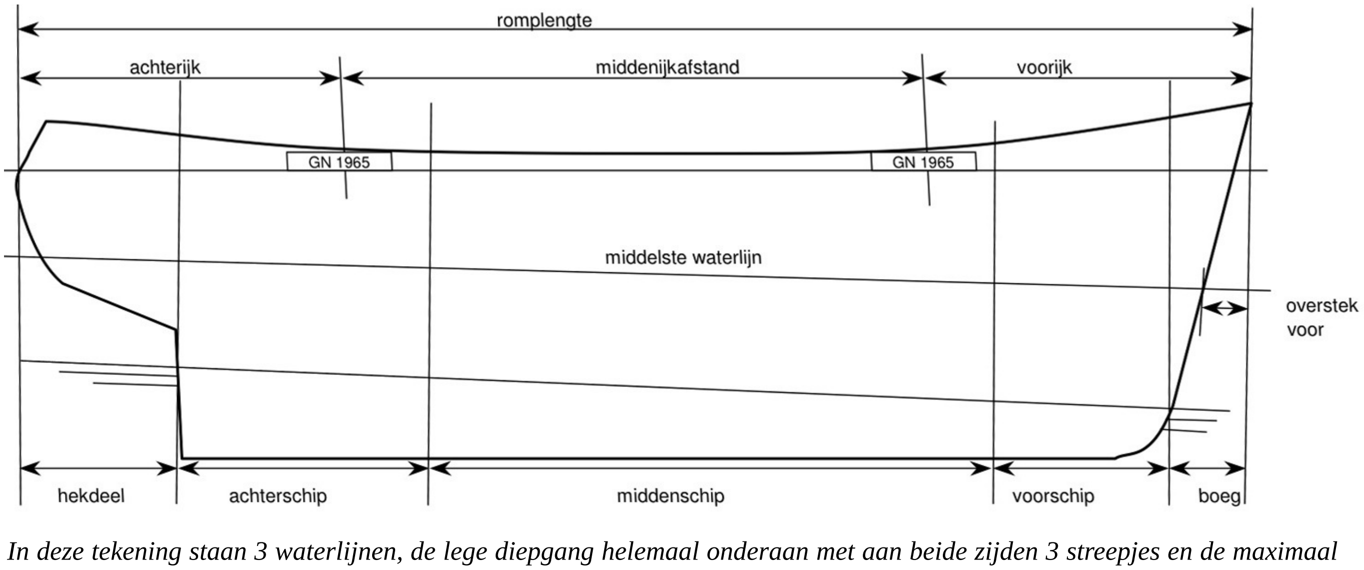
Meetbrieven en pleziervaartuigen

Het hieronder staande verhaal geldt voor alle schepen die op de binnenwateren varen, tenzij ze als zeeschip geregistreerd staan in het Kadaster.

Doel van een meetbrief
Het doel van de meetbrief is het officieel vaststellen van de afmetingen en kubieke meters van een schip en dan met name:
a. de verplaatsing vast te stellen, evenals, indien nodig, een deel van de verplaatsing in samenhang met de inzinking;
b. indien het binnenschip bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen: het mogelijk te maken het gewicht van de lading volgens de inzinking te bepalen;
c. indien het binnenschip niet bestemd is of gebruikt wordt voor het vervoer van goederen: de maximum toelaatbare waterverplaatsing en de waterverplaatsing in lege toestand te bepalen.

Wat zegt de Binnenvaartwet?
In paragraaf 2 van de Binnenvaartwet wordt de scheepsmeting beschreven. Deze paragraaf is van toepassing op een binnenschip dat conform artikel 785 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek te boek is gesteld (bij het Kadaster). Hierbij moet wel rekening worden gehouden met tweede lid van artikel 785 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Dit tweede lid is voor pleziervaartuigen van belang, hierover later meer.
In de Binnenvaartwet staat tevens dat het verboden is om een schip te gebruiken zonder geldige meetbrief.
Dit staat in artikel 21 lid 1 van de Binnenvaartwet.

Artikel 785 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek
In het tweede lid van artikel 785 van Boek van het Burgerlijk Wetboek staat wanneer **GEEN verplichting tot teboekstelling** (inschrijving in het Kadaster) bestaat voor:
- vrachtschepen met minder dan 20 ton laadvermogen of
- **andere binnenschepen met minder dan 10 kubieke meters verplaatsing**



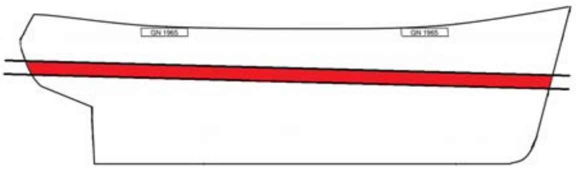
In deze tekening staan 3 waterlijnen, de lege diepgang helemaal onderaan met aan beide zijden 3 streepjes en de maximaal toegestane diepang helemaal bovenaan. De onderkant van de ijken is gelijk aan de bovenzijde van maximale diepgang.
Er zit een grote afstand tussen beide waterlijnen: het verschil in m3 of tonnen van 1000 kg is wat er maximaal aan lading (vracht) geladen kan worden. Het laadvermogen. Pleziervaartuigen hebben geen laadvermogen maar verplaatsing.

Het laadvermogen of de verplaatsing (Let op! Hier staat dus niet waterverplaatsing) wordt berekend door het aantal kubieke meters uit te rekenen tussen de lege diepgang en de grootste toegelaten diepgang.

<u>Twee verschillende soorten meetbrieven</u>

De scheepsmeting heeft 2 verschillende soorten metingen, namelijk een meting voor:
- binnenschepen die bestemd of ingericht zijn voor het vervoer van goederen, waarbij het laadvermogen gemeten wordt, (regel 1) en
- binnenschepen die niet bestemd noch ingericht zijn voor het vervoer van goederen, waarbij de verplaatsing en de waterverplaatsing gemeten wordt (regel 2).

Regel 2 is bedoeld voor bijvoorbeeld passagiersschepen, sleepboten, woonschepen en pleziervaartuigen. Alleen als een schip nog steeds gebruikt wordt voor vrachtvervoer is regel 1 van toepassing.



Hetzelfde schip als de vorige afbeelding alleen nu als pleziervaartuig. De lege diepgang ligt hoger dan de oorspronkelijke lege diepgang omdat er veel meer aan boord aanwezig is, bijvoorbeeld de inrichting in het ruim. De maximale diepgang kun je zelf bepalen, deze kan dus veel lager liggen dan de maximaal toegestane diepgang. Het volume in m3 dat zit tussen beide diepgangen wordt verplaatsing genoemd. Dit kan dus minder dan 10 m3 zijn.

<u>Meetbrief van pleziervaartuigen</u>

Voor alle duidelijkheid: binnenschepen die vroeger bestemd waren voor het vervoer van goederen en nu geschikt zijn gemaakt als woon-, wacht-, charterschip of pleziervaartuig, zijn dus geen vrachtschepen meer en worden dus ook niet op laadvermogen gemeten maar op verplaatsing en waterverplaatsing. Er is dus een andere meetbrief nodig, indien het schip nog als vrachtschip gemeten en geregistreerd staat.

<u>Zelf de voorwaarden voor de maximale diepgang bepalen</u>

Artikel 785 Boek 8 Burgerlijk Wetboek is voor pleziervaartuigen van groot belang omdat dit artikel bepaalt of er wel of geen meetbrief verplicht is. Voor eigenaren is het vervolgens van belang om te weten hoe deze diepgangen worden bepaald. En wat heel fijn is, je mag als eigenaar zelf aangeven wat de maximale diepgang voor je eigen schip is. Dit hoeft dus niet de maximale diepgang te zijn waarmee het schip vroeger vracht vervoerde. Bij de bepaling van de maximale diepgang wordt rekening gehouden met:
- de maximale hoeveelheid brandstof
- de maximale hoeveelheid drinkwater
- het aantal personen aan boord
- de voorraden aan boord
- de hoeveelheid uitrusting

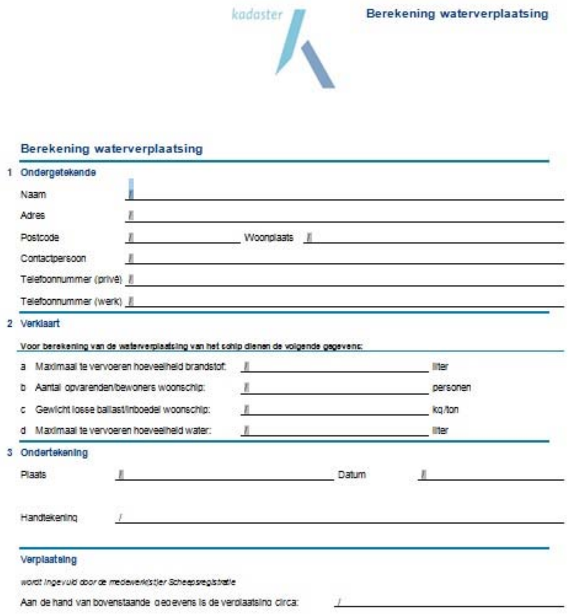
Daarnaast wordt uiteraard rekening gehouden met de niet waterdichte openingen in het schip. Het is natuurlijk niet de bedoeling om het schip zo diep te laten liggen, dat water in het schip loopt door golven etc. De afstand van de waterlijn tot de niet waterdichte openingen wordt veiligheidsafstand genoemd.

<u>Te boek stelling en de meetbrief</u>

Als een schip niet verplicht is om te boek te worden gesteld, is een meetbrief ook niet verplicht. Staat het schip wel te boek gesteld (bijvoorbeeld omdat er een scheepshypotheek op zit), dan moet gekeken worden of het schip voldoet aan de voorwaarden van artikel 785 van boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Het is dus niet zo dat een schip dat in het Kadaster staat vermeld altijd een meetbrief nodig heeft.

<u>Vrijwillig een meetbrief?</u>

Je kunt als eigenaar heel wat zelf bepalen.
De scheepsmetingsdienst (tegenwoordig een onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport) kan officieel alle afmetingen en (water)verplaatsing van je schip bepalen. Hiermee kun je dus twijfel of discussies met handhavers definitief oplossen. Ook de vraag of je wel of niet een meetbrief nodig hebt, kun je hiermee beantwoorden. Daarnaast kun je laten vaststellen of het schip bijvoorbeeld verplicht een certificaat van onderzoek nodig heeft (op basis van de Binnenvaartwet) of een Inland AIS (op basis van het BPR/RPR). Voor schepen die net op het randje zitten waarvan het product van de lengte, breedte en diepgang groter (of juist net kleiner) dan 100 is, kan een meetbrief ook een uitkomst zijn.



kadaster — Berekening waterverplaatsing

Berekening waterverplaatsing

1 **Ondergetekende**

Naam
Adres
Postcode — Woonplaats
Contactpersoon
Telefoonnummer (privé)
Telefoonnummer (werk)

2 **Verklaart**

Voor berekening van de waterverplaatsing van het schip dienen de volgende gegevens:

a Maximaal te vervoeren hoeveelheid brandstof: — liter
b Aantal opvarenden/bewoners woonschip: — personen
c Gewicht losse ballast/inboedel woonschip: — kg/ton
d Maximaal te vervoeren hoeveelheid water: — liter

3 **Ondertekening**

Plaats — Datum
Handtekening

Verplaatsing

wordt ingevuld door de medewerk(st)er Scheepsregistratie

Aan de hand van bovenstaande gegevens is de verplaatsing circa:

<u>Berekening waterverplaatsing zonder meetbrief</u>

Bij het Kadaster kan een formulier worden ingevuld om het verschil in kubieke meters te berekenen tussen de lege en de maximale diepgang op basis van de maximale hoeveelheden water, brandstof, aantal personen en uitrusting. Dit formulier is bedoeld voor schepen zonder (geldige) meetbrief. Het formulier is te vinden op http://www.kadaster.nl/web/artikel/download/Schepen-formulier-berekening-waterverplaatsing.htm.
De toelichting op het formulier is te vinden op

http://www.kadaster.nl/web/artikel/download/Schepen-toelichting-formulier-berekening-waterverplaatsing.htm. Meer informatie over de teboekstelling van schepen is te vinden op http://www.kadaster.nl/web/artikel/producten/Teboekstelling-schip.htm. Een teboekstelling bij het Kadaster kost 450 euro (2016), dit is exclusief de kosten voor een meetbrief.

Wanneer is een meetbrief vervallen?
Een meetbrief is niet langer meer geldig:
- Als de geldigheidsduur is verlopen (een meetbrief is hoogstens 15 jaar geldig)
- Wanneer een verbouwing plaatsvindt die van invloed is op in de meetbrief genoemde waarden, trim en of verplaatsing
- Een verbouwing is bijvoorbeeld: het veranderen van de hoofdafmetingen, patrijspoorten en openingen boven de lastlijn, alle in- en uitwendige verbouwingen, het verwijderen of veranderen van een motor
- Als het schip een andere bestemming krijgt of anders gebruikt wordt dan waarvoor de meetbrief is afgegeven (bijvoorbeeld als het niet langer vracht vervoert)
- Als de meetbrief is gewijzigd door daartoe niet bevoegde personen
- Als aan het schip andere veranderingen of blijvende beschadigingen zijn aangebracht, waardoor de omschrijving in de meetbrief niet meer klopt
- Wanneer de meetbrief niet meer volledig is.

Een meetbrief aanvragen
Een meetbrief aanvragen doe je bij de Inspectie Leefomgeving en Transport via het formulier https://www.ilent.nl/Images/ILT.100.07%20-%20Aanvraag%20meetbrief%20en-of%20beunbrief%20binnenvaartschepen_tcm334-317886.pdf. Hierbij kun je aangeven of het een nieuwe meetbrief betreft, een wijziging van een meetbrief (bijvoorbeeld omdat je een andere hoofdmotor hebt, of bij een verbouwing), of een verlenging (waarbij niets is gewijzigd). De kosten van een meetbrief bedragen (2016):
- 1450 euro voor een meting of hermeting van een schip, regel 1, vrachtvervoer
- 920 euro voor een meting of hermeting van een schip, regel 2, o.a. pleziervaart
- 412 euro voor een controlemeting
- 157 euro zonder dat hiervoor een meting of hermeting plaats vindt
- 157 euro voor een verlenging van een meetbrief (wanneer er verder niets wijzigt)
- 157 euro voor een wijziging van de meetbrief zonder dat hiervoor een meting of hermeting plaatsvindt

Verplaatsing en waterverplaatsing
Conform de Binnenvaartregeling is er verschil tussen de verplaatsing en de waterverplaatsing.
verplaatsing: in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tussen het vlak van inzinking van het lege binnenschip in zoet water en het vlak van de grootste toegelaten diepgang
maximum toelaatbare waterverplaatsing: in kubieke meters uitgedrukte waterverplaatsing van een binnenschip tot het vlak van de grootste toegelaten diepgang;

Vrijboord en veiligheidsafstand
Afhankelijk van het type schip, het vaargebied en het gebruik van het schip wordt in de Binnenvaartregeling de veiligheidsafstand en het vrijboord vastgelegd.
vrijboord: afstand tussen het wateroppervlak en het dek, of bij het ontbreken daarvan, het laagste waterdichte punt van de romp
veiligheidsafstand: afstand van de grootste toegelaten maximum diepgang en het laagste punt waarop het schip niet meer waterdicht is (bijv. bij ramen, deuren, afsluiters, etc.). (JB)

Nieuwe richtlijn pleziervaartuigen van kracht

Richtlijn 2013/53/EU wordt toegepast vanaf 18 januari 2016 en vervangt de oude Richtlijn 94/25/EG. De nieuwe richtlijn is verwerkt in de Wet pleziervaartuigen 2016.

De lidstaten staan toe dat producten op de markt worden aangeboden of in bedrijf gesteld die vallen onder Richtlijn

L 354/90 NL Publicatieblad van de Europese Unie 28.12.2013

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2013/53/EU VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 20 november 2013

betreffende pleziervaartuigen en waterscooters en tot intrekking van Richtlijn 94/25/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

94/25/EG. Bij Richtlijn 2003/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 juni 2003 tot wijziging van Richtlijn 94/25/EG [4] is het toepassingsgebied van Richtlijn 94/25/EG uitgebreid tot waterscooters en zijn in de gewijzigde richtlijn milieubeschermingseisen opgenomen door de vaststelling van grenswaarden voor uitlaatemissies (CO, HC, NO_x en fijnstof) en het geluid van voortstuwingsmotoren, voor zowel met compressieontsteking als met vonkontsteking.

94/25/EG en daarmee in overeenstemming zijn wanneer deze vóór 18 januari 2017 in de handel zijn gebracht of in bedrijf gesteld.

Richtlijn 2013/53/EU stelt minimale eisen aan het ontwerp en de bouw van pleziervaartuigen en waterscooters. Deze zijn gericht op de veiligheid van de gebruikers van deze producten. Daarnaast reguleert de richtlijn de uitlaat- en geluidsemissies van motoraangedreven pleziervaartuigen.

Voor welke producten geldt de richtlijn?
De bepalingen in de richtlijn gelden voor vaartuigen bestemd voor sport- en vrijetijdsdoeleinden:
- pleziervaartuigen hebben een romplengte tussen 2,5 en 24 meter, ongeacht het type aandrijving;
- waterscooters hebben een romplengte van minder dan 4 meter met een voortstuwingsmotor dat een waterstraalpomp heeft als primaire voortstuwingsbron;
- ook gedeeltelijk afgebouwde vaartuigen, voortstuwingsmotoren en los verhandelde - voor montage bestemde - onderdelen vallen onder de richtlijn.
Producten met CE-markering zijn vrij verhandelbaar in de gehele Europese Economische Ruimte (EER).

Uitsluitingen
De richtlijn pleziervaartuigen is niet van toepassing op:
- uitsluitend voor wedstrijden bedoelde vaartuigen, kano's, kajaks, gondels en waterfietsen;
- zeilplanken en surfplanken;
- originelen en individuele replica's van historische vaartuigen;
- experimentele - niet voor de handel bestemde - vaartuigen;
- voor persoonlijk gebruik gebouwde vaartuigen, die na inbedrijfstelling gedurende 5 jaar niet op de EU-markt worden gebracht;
- vaartuigen bestemd voor commercieel passagiersvervoer;
- duikboten, luchtkussenvoertuigen, draagvleugelboten en amfibische vaartuigen;
- met stoomkracht aangedreven vaartuigen met externe verbranding die als brandstof gebruikmaken van kolen, cokes, hout, olie of gas.

Essentiële eisen
De essentiële eisen voor (onderdelen van) pleziervaartuigen en waterscooters worden genoemd in artikel 4, lid 1 en bijlage I van de richtlijn. Als uw producten overeenstemmen met de toepasselijke geharmoniseerde normen, dan geldt er een 'vermoeden van conformiteit' dat uw producten voldoen aan de richtlijn. U kunt deze normen aanvragen bij het normalisatie-instituut NEN.

Bron: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland

Scheepvaartzaken bij rechtbank Rotterdam

De rechtbank Rotterdam krijgt straks de exclusieve bevoegdheid om recht te spreken in scheepvaartzaken.
Dit staat in een wetsvoorstel van minister Van der Steur van Veiligheid en Justitie waarmee de ministerraad heeft ingestemd. De maatregel draagt bij aan de kwaliteit van de rechtspraak en geeft uitvoering aan een in gerechtelijke kringen en ook daar buiten al langer bestaande wens.
Bij scheepvaartzaken - die ook wel "natte zaken" worden genoemd - gaat het onder meer om het vervoer van goederen over zee of over de binnenwateren, de exploitatie van een zee- of binnenschip en aanvaringen.

De rechtbank Rotterdam beschikt over juridische en inhoudelijke deskundigheid op het terrein van de scheepvaart en geniet een goede reputatie op dit gebied.
Zo wordt in handelscontracten, gesloten tussen Nederlandse partijen, de Rotterdamse rechtbank vanwege haar expertise regelmatig als forum opgenomen. Het betreft een zeer specialistisch rechtsgebied.

Daarnaast vormt de aanwezigheid van reders, stuwadoors, cargadoors, scheepsbouwers en gespecialiseerde advocatenkantoren een argument ten gunste van concentratie bij de rechtbank Rotterdam. De verwachting is dat behandeling door gespecialiseerde rechters zal bijdragen aan de efficiency van de procesgang.

De ministerraad heeft ermee ingestemd het wetsvoorstel voor advies aan de Raad van State te zenden. De tekst van het wetsvoorstel en van het advies van de Raad van State worden openbaar bij indiening bij de Tweede Kamer.

Bron: Rijksoverheid

Invoering Omgevingswet uitgesteld tot 2019

Niet langer geldt 2018 als invoeringsjaar van de Omgevingswet, maar 2019. In een brief aan de Tweede Kamer meldt minister Melanie Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) dat de inwerkingtreding is verschoven naar begin 2019.

Behandeling vergt meer tijd
Aanvankelijk werd 1 januari 2018 als ingangsdatum aangehouden. Na verloop van tijd liet de minister de datum 1 januari los en werd in communicatie van het ministerie "2018" aangehouden, waarbij werd gekoerst op het eind van dat jaar. In de Kamerbrief van vorige week meldt de minister dat het wetgevingsproces toch meer tijd kost.
"Vanuit een zorgvuldig proces, waarbij voldoende tijd wordt genomen voor de parlementaire behandeling en de implementatie is het niet langer mogelijk om eind 2018 te starten met het nieuwe stelsel. Het eerst mogelijke moment van inwerkingtreding van de stelselherziening wordt voorjaar 2019."

Uitkomst verkiezingen 2017
Die planning is nog afhankelijk van de uitkomsten van de parlementaire behandeling van de verschillende onderdelen van de stelselherziening en de politieke constellatie na de landelijke verkiezingen van maart 2017, voegt de minister daar nog aan toe. Op dit moment wordt nog druk gewerkt aan de AMvB's, de vier uitvoeringsweten. Schultz hoopt op 1 juli 2016 te starten met de formele toetsing en consultatie van de AMvB's.

Meer tijd voor consultatie
Gezien de enorme omvang van de wetsontwerpen en vanwege het feit dat de toetsing en consultatie in de zomerperiode plaatsvinden, wordt de gebruikelijke termijn van acht weken opgerekt tot drie maanden. De bestuurlijke partners (de koepels van gemeenten, provincies en waterschappen) krijgen daardoor tot 30 september 2016 tijd om hun reacties in te dienen. De toetsing en consultatie van de Invoeringswet volgt dan in het najaar. Voor de zomer van 2017 (maar na de Tweede Kamerverkiezingen) buigt de Raad van State zich over de wetsvoorstellen.

Geen Olo3
In de brief meldt Schultz ook dat er geen nieuwe update van het Omgevingsloket Online (Olo) komt. Het project Olo3 is stopgezet op advies van het Bureau ICT Toetsing, omdat de Omgevingswet Olo3 inhaalt. De geïnvesteerde kennis en kunde gaat niet verloren; die wordt gebruikt voor het nieuwe Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO), aldus Schultz.

Bron: Binnenlands Bestuur

Overheidsnieuws automatisch in je mailbox

Er zijn een aantal sites waarop je kunt aangeven welke informatie je automatisch in je mailbox wilt hebben.

Voor de wetgeving is dat via https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ en dan staat er rechts een blokje registreren… Daar een account aanmaken en je kunt bepaalde zoektermen opgeven. Als die zoekterm ergens in staat, dan komt die automatisch in je mailbox.

Voor nieuws van ministeries kun je terecht op https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/nieuws

Voor nieuws over je eigen buurt, kun je terecht bij https://zoek.overheid.nl/berichten_over_uw_buurt_eenvoudig_zoeken

Inspraak op tijd weten voor nieuwe wetgeving kun je vinden op https://www.internetconsultatie.nl/, ook daar kun je je registreren. (JB)

Politie, Rijkswaterstaat en Havenbedrijven gaan AIS plicht vanaf 1 mei 2016 handhaven

Schepen langer dan 20 meter zijn sinds 1 januari 2016 verplicht om in heel Nederland AIS te gebruiken. AIS staat voor Automatic Identification System. Dit is een systeem waarmee schepen voortdurend informatie doorseinen aan elkaar en aan instanties aan de wal. Tot eind april wordt er door de autoriteiten naar de schippers toe waarschuwend opgetreden wanneer er niet wordt voldaan aan de eisen voor het gebruik van AIS. Vanaf 1 mei 2016 zal er echter verbaliserend worden opgetreden.

Sinds 1 januari 2016 moeten de beroepsvaart en de pleziervaart langer dan 20 meter op alle Nederlandse wateren vanaf CEMT klasse I, waar het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van kracht is, het AIS gebruiken. Dit is niet van toepassing, wanneer een schip stilligt op een plek waar de bevoegde autoriteit een uitzondering heeft gemaakt. Eerder was het al van toepassing op de zogenoemde aktewateren (Rijn, Waal, Lek). In artikel 4.07 van het Binnenvaartpolitiereglement wordt gedetailleerd omschreven aan welke verplichtingen schippers moeten voldoen met betrekking tot AIS.
Zo staat in dit artikel: *'Het Inland AIS-apparaat moet permanent ingeschakeld zijn en de ingevoerde gegevens moeten op ieder moment met de werkelijke gegevens van het schip of samenstel overeenkomen.'*

De afgelopen maanden is door de politie, Rijkswaterstaat en de Havenmeesters van Rotterdam en Amsterdam nauw gelet op het AIS-gebruik, met name of de schepen de juiste AIS informatie uitzenden. Regelmatig blijkt dat schepen niet de juiste AIS-informatie uitzenden. Daarbij gaat het met name om informatie als scheepstype, scheepsnaam, MMSI nummer, lengte, breedte en de plaats van de GPS antenne.

De politie, Rijkswaterstaat, de Havenmeesters van Rotterdam en Amsterdam hebben daarom afgesproken de komende weken nog waarschuwend op te treden om vervolgens vanaf 1 mei 2016 verbaliserend op te treden wanneer de AIS-regels niet goed worden nageleefd.
Het Openbaar Ministerie heeft haar fiat gegeven voor dit beleid. Schippers worden dan ook geadviseerd te controleren of de door hen uitgezonden AIS-gegevens conform de regels van het Binnenvaartpolitiereglement zijn.

Bron: Rijkswaterstaat



Zelfs toevallig voorbij rijdende auto's hebben AIS!

Welke code voer je als kleine pleziervaart in de Inland AIS?

Sinds 1 januari 2016 is de Inland AIS voor de pleziervaart verplicht voor:
- Schepen langer dan 20 meter
- Schepen korter dan 20 meter waarvan het product lengte, breedte en diepgang groter is dan 100 m3
Ieder schip moet voor zijn scheepstype een bepaalde voorgeschreven code invoeren in de Inland AIS. Deze verplichting is na te lezen op http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/ais_installguidelines_nl.pdf.

Pleziervaart langer dan 20 meter
Voor de pleziervaart ligt dit wat lastig. Voor pleziervaart langer dan 20 meter kun je de code 1850, Pleasure craft, longer than 20 metres, gebruiken.

Voor alle andere scheepstypen is geen onderscheid gemaakt in een lengte categorie. De codes voor sleepboten (tug) of duwboot (pushboat) kun je als pleziervaart beter niet gebruiken. Men denkt dan namelijk dat je als 'beroepsvaart' vaart.

Pleziervaart korter dan 20 meter
Voor pleziervaart korter dan 20 meter is geen code beschikbaar. Je zou kunnen overwegen om de code 1850 te gebruiken (uit je AIS informatie volgt dat je schip korter is dan 20 meter), maar hiermee creëer je wellicht verwarring in verband met de vaarregels.

Je kunt ook overwegen om de code 8000 te gebruiken, voor schip, type onknown. Je geeft hiermee aan dat je een schip bent, wat niet onder de andere codes valt. De code 8510, object, not otherwise specified, zou ik niet gebruiken. Hiermee geef je namelijk niet aan dat je een schip bent.

Wijzigingsverzoek
Er ligt momenteel een verzoek om een nieuwe code aan te maken waarvan pleziervaart korter dan 20 meter gebruik kan maken. (JB)

Tweede ronde Inland AIS-subsidie?

Lezers van de Scheepspost en natuurlijk de vaste lezers van de LVBHB website wisten dit al. Net voor het Paasreces heeft het kabinet besloten de mogelijkheid te onderzoeken voor een tweede ronde AIS-subsidie speciaal voor het Varend Erfgoed. Opvallend bij deze berichtgeving was het feit dat gelijktijdig een bericht over de accijnsverhoging op dieselolie voor waterrecreatie verscheen.
Dit zou dan in plaats moeten komen van de te verwachten 'vaarbelasting voor de pleziervaart'. Zeker zo opvallend was de actiedatum, namelijk de dag dat Alva 'zijn bril' verloor. Het bestuur is echter zeer benieuwd naar de reden waarom veel schepen nog geen AIS hebben.

Het zou ons helpen - ook in de gesprekken met het ministerie over een eventuele tweede subsidieronde - als we daar meer inzicht in krijgen! Graag een berichtje naar voorzitter@lvbhb.nl.

Zoals gebleken is uit de vele reacties op de oproep in de Bulletalie over de aanwezigheid van AIS op onze schepen is actie geboden. Uit inventarisatie van Simon de Waard blijkt dat de helft van de schepen geen AIS aan boord heeft. Let wel er wordt per 1 mei door de overheid gehandhaafd. De verwachting is dat er geen excuus mogelijk is omdat het om de veiligheid van schip en bemanning gaat.

ERI Code		
code	U	ship name
8000	No	Vessel, type unknown
8010	V	Motor freighter
8020	V	Motor tanker
8021	V	Motor tanker, liquid cargo, type N
8022	V	Motor tanker, liquid cargo, type C
8023	V	Motor tanker, dry cargo as if liquid (e.g. cement)
8030	V	Container vessel
8040	V	Gas tanker
8050	C	Motor freighter, tug
8060	C	Motor tanker, tug
8070	C	Motor freighter with one or more ships alongside
8080	C	Motor freighter with tanker
8090	C	Motor freighter pushing one or more freighters
8100	C	Motor freighter pushing at least one tank-ship
8110	No	Tug, freighter
8120	No	Tug, tanker
8130	C	Tug freighter, coupled
8140	C	Tug, freighter/tanker, coupled
8150	V	Freightbarge
8160	V	Tankbarge
8161	V	Tankbarge, liquid cargo, type N
8162	V	Tankbarge, liquid cargo, type C
8163	V	Tankbarge, dry cargo as if liquid (e.g. cement)
8170	V	Freightbarge with containers
8180	V	Tankbarge, gas
8210	C	Pushtow, one cargo barge
8220	C	Pushtow, two cargo barges
8230	C	Pushtow, three cargo barges
8240	C	Pushtow, four cargo barges
8250	C	Pushtow, five cargo barges
8260	C	Pushtow, six cargo barges
8270	C	Pushtow, seven cargo barges
8280	C	Pushtow, eigth cargo barges
8290	C	Pushtow, nine or more barges
8310	C	Pushtow, one tank/gas barge
8320	C	Pushtow, two barges at least one tanker or gas barge
8330	C	Pushtow, three barges at least one tanker or gas barge
8340	C	Pushtow, four barges at least one tanker or gas barge
8350	C	Pushtow, five barges at least one tanker or gas barge
8360	C	Pushtow, six barges at least one tanker or gas barge
8370	C	Pushtow, seven barges at least one tanker or gas barge
8380	C	Pushtow, eight barges at least one tanker or gas barge
8390	C	Pushtow, nine or more barges at least one tanker or gas barge
8400	V	Tug, single
8410	No	Tug, one or more tows
8420	C	Tug, assisting a vessel or linked combination
8430	V	Pushboat, single
8440	V	Passenger ship, ferry, cruise ship, red cross ship
8441	V	Ferry
8442	V	Red cross ship
8443	V	Cruise ship
8444	V	Passenger ship without accomodation
8450	V	Service vessel, police patrol, port service
8460	V	Vessel, work maintainance craft, floating derrick, cable-ship, buoy-ship
8470	C	Object, towed, not otherwise specified
8480	V	Fishing boat
8490	V	Bunkership
8500	V	Barge, tanker, chemical
8510	C	Object, not otherwise specified
1500	V	General cargo Vessel maritime
1510	V	Unit carrier maritime
1520	V	bulk carrier maritime
1530	V	Tanker
1540	V	Liquified gas tanker
1850	V	Pleasure craft, longer than 20 metres
1900	V	Fast ship
1910	V	Hydrofoil
1920	V	Catamaran fast

De officiële tabel met codes voor de Inland AIS.

Al met al zeer zorgelijk, zeker omdat het behalen van het CvO daardoor onmogelijk is geworden. Daarom heeft het bestuur besloten om te onderzoeken of een hernieuwde mogelijkheid tot subsidie mogelijk is.

Tevens wordt gedacht om de gezamenlijke inkoopactie van de apparatuur aan onze leden te herhalen. Houdt de website en de Bulletalie in de gaten voor het actuele nieuws. Wel is het zaak dat zodra er schepen geverbaliseerd worden dit te melden aan de vereniging.

Bron: LVBHB

Is een Inland AIS verplicht voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter maar met een LBT groter dan 100?

Volgens de folder van Rijkswaterstaat en een uitspraak van Ivo ten Broeke (Rijnvaartcommissaris) is een Inland AIS verplicht voor:
- alle binnenvaartschepen (pleziervaart en beroepsvaart) langer dan 20 meter en
- kleine bedrijfsmatig opererende vaartuigen (beroepsvaart korter dan 20 meter)

Er wordt in de communicatie nergens iets gezegd over pleziervaart korter dan 20 meter die toch verplicht een Inland AIS aan boord moet hebben. Toch denken we dat ook een deel van deze pleziervaart korter dan 20 meter verplicht is om een Inland AIS aan boord te hebben, namelijk de pleziervaartuigen waarvan het product van de lengte, breedte en diepgang groter is dan 100. Ook kan dit gelden voor sleep- en duwboten. Hieronder een toelichting.

Sinds 1 januari 2016 is een Inland AIS verplicht op de BPR wateren, de Westerschelde en de Rijn (die laatste sinds 1 december 2014). Volgens het BPR is de Inland AIS verplicht voor schepen die op wateren met een CEMT klasse 1 of hoger varen. Met schepen bedoelt men hier zowel kleine als grote schepen. Hiervan zijn kleine schepen uitgezonderd behalve:
- schepen van de politie die met een radarapparaat zijn uitgerust
- schepen die van een certificaat overeenkomstig het ROSR of gelijkwaardig zijn voorzien

Het is dus van belang om te constateren welke kleine schepen wel verplicht voorzien zijn van een certificaat van onderzoek. Hierbij nemen we aan dat het certificaat van onderzoek (of cbb genoemd als men niet op de Rijn vaart) op grond van de Binnenvaartwet gelijkwaardig is als het certificaat van onderzoek op basis van het ROSR.

Van een certificaat voorzien?

Discussiepunt: er staat schepen die van een certificaat zijn voorzien. Je zou dus kunnen stellen dat als een schip dat certificaat nog niet heeft (omdat de overgangsregeling voor de Binnenvaartwet voor de pleziervaart nog tot 31 december 2018 loopt), deze schepen ook nog geen Inland AIS aan boord zouden hoeven hebben. Pas als het certificaat aan boord is, moet ook een Inland AIS aan boord zijn.

Binnenvaartwet

Op de BPR wateren geldt in plaats van het ROSR de Binnenvaartwet. Deze gebruiken we dus om vast te stellen welke schepen korter dan 20 meter voorzien moeten zijn van een certificaat. In de Binnenvaartwet staat alleen dat het verboden is om een schip te gebruiken zonder een vereist geldig certificaat. Welke schepen dit zijn staat in het Binnenvaartbesluit.

Binnenvaartbesluit

In het Binnenvaartbesluit staat dat voor de volgende binnenschepen (alle schepen die op de binnenwateren varen) een certificaat van onderzoek verplicht is (art. 6 BVB):
- binnenschepen van 20 meter of langer
- binnenschepen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang 100 m3 of meer bedraagt
- sleepboten, duwboten en sleepduwboten tenzij ze niet onder de eerste 2 criteria vallen en voorzien zijn van een Verklaring namens de Minister dat ze uitsluitend als pleziervaartuig gebruikt worden en ook als zodanig worden gebruikt

Sleepboten en opduwers

Hiervoor moeten we ook even kijken naar de definities van sleepboten en duwboten in de Binnenvaartwet:
sleepboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
duwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het duwen van schepen en niet bestemd is voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
sleepduwboot: schip dat is bestemd of wordt gebruikt voor het slepen of duwen van schepen en niet is bestemd voor het zelfstandig vervoeren van goederen;
Van belang is dus niet alleen dat het ooit bestemd was voor slepen of duwen, maar dat het ook als zodanig wordt gebruikt.
NB. Helaas zitten we hierbij in dezelfde discussie die momenteel gevoerd wordt over het slepen van kleine schepen. Deze discussie is juridisch nog niet opgelost.

Discussiepunt: moeten nu alle eigenaren van sleepboten en opduwers een Verklaring namens de Minister aan gaan vragen om te voorkomen dat ze een Inland AIS verplicht aan boord moeten hebben? Zelfs als de opduwer 4 meter lang is?
Discussiepunt: In Nederland varen nog enkele combinaties met opduwer teneinde dit oude nautische ambacht in stand te houden. Moeten deze opduwers voorzien zijn van een Inland AIS ongeacht hun lengte? Ook als deze opduwer slechts 4 meter lang is? En als de duwboot en schip langer dan 20 meter voortduwt, moet dan de opduwer voldoen aan alle eisen voor duwboten? Dat is voor de kleine opduwers vrijwel onmogelijk…

Product lengte, breedte en diepgang groter dan 100 m3

Het is voor pleziervaartuigen korter dan 20 meter van belang om vast te stellen wat het product is van hun schip van de lengte, breedte en diepgang. Daarbij zijn dus de definities van belang.

Definities Binnenvaartbesluit

lengte: grootste lengte van de scheepsromp in meters, het roer en de boegspriet niet inbegrepen;
breedte: de grootste breedte van de scheepsromp in meters, gemeten op de buitenkant van de huidbeplating;
diepgang: de verticale afstand in meters tussen het laagste punt van de scheepsromp, zonder de kiel of andere uitstekende delen, en het vlak van de grootste inzinking van de scheepsromp in meters.

Welke diepgang?

De definitie van de diepgang is verschillend in de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en het ROSR.
Dat maakt het moeilijk om de juiste te kiezen en geeft

gronden voor juridische meningsverschillen. Ik ga uit van de diepgang zoals vastgelegd in het Binnenvaartbesluit waarbij het schroefraam, de kielbalk etc. niet wordt meegenomen. Zie tekening blz. 6.

Afronden van lengte, breedte en diepgang met een rekenvoorbeeld
Alhoewel de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit etc. niets zeggen over hoeveel cijfers achter de komma de lengte, breedte en diepgang moet worden geinterpreteerd, kunnen we in de Binnenvaartregeling wel terugvinden dat bij de meetbrief de lengte en breedte op centimeters wordt afgerond (bijv. lengte 18,43 m en breedte 4,85 m).
Bij hoogten (en dus ook bij diepgangen?) wordt ook op millimeters in aanmerking genomen
(bijv. diepgang 1,235 m).
In dit voorbeeld wordt het product van de lengte, breedte en diepgang 18,43 x 4,85 x 1,235 = 110,391 m3.
Dit voorbeeldschip heeft dus een product dat groter is dan 100 m3. Dat zou dus betekenen dat het schip na 31 december 2018 voorzien moet zijn van een certificaat van onderzoek (rijnvaart) of een communitair binnenvaart certificaat voor binnenschepen (binnenvaartwet). Maar dat is niet het enige: sinds 1 januari 2016 moet dit schip ook voorzien zijn van een Inland AIS. Alleen wordt daar in de overheidscommunicatie geen enkele aandacht aan besteedt…

Discussiepunt: moeten pleziervaartuigen waarvan het product van lengte, breedte en diepgang groter is dan 100 m3, nu al voorzien zijn van een Inland AIS? (JB)

Bouwbesluit en varend erfgoed

Het woonschepencomité Groningen meldt het volgende:

Vrijdag 25 maart 2016 is het definitieve wetsvoorstel bekend gemaakt waarin de nieuwe voorschriften voor woonboten zijn vastgelegd. Belangrijke informatie voor iedereen die op een woonboot woont of wil gaan wonen.

We hebben de wetstekst en de toelichting grondig bestudeerd en komen tot de conclusie dat de nieuwe wet kansen biedt maar ook veel vragen oproept, in Groningen bijvoorbeeld vooral over de status van de Noorderhaven als vrijhaven.

In het wetsvoorstel wordt een belangrijk onderscheid gemaakt tussen varende en niet-varende woonboten.
Het WCG heeft de belangrijkste conclusies en gevolgen op de volgende webpagina gepubliceerd:
http://www.woonschepencomite-groningen.nl/index.php/Wet_verduidelijking_voorschriften_woonboten.

Hier is ook de volledige wetstekst met toelichting te vinden.
Hieronder enkele stukjes tekst van de website:

Hoofdpunten bestaande woonboten
- Het wetsvoorstel maakt onderscheid tussen varende en niet-varende woonboten.
- Niet-varende woonboten (watervilla's, woonarken, scharken) worden aangeduid als bouwwerk en hebben daarom een omgevingsvergunning nodig, anders zijn het illegale bouwwerken.
- Varende woonboten worden omschreven als schepen gebruikt voor verblijf en *"bestemd en gebruikt voor de vaart"*. Deze schepen worden niet aangeduid als bouwwerk. Ze worden vrijgesteld van het Bouwbesluit maar niet van de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning gaat over meer aspecten dan bouwen alleen.
- Alle legale, niet-gedoogde woonboten krijgen automatisch een omgevingsvergunning.
- De ligplaatsvergunning wordt gelijkgesteld met de omgevingsvergunning.
- De voorwaarden voor de ligplaatsvergunning blijven van kracht en gelden ook voor de omgevingsvergunning.
- Schepen die geen ligplaatsvergunning of -ontheffing nodig hadden (zoals in de Noorderhaven) worden gelijkgesteld aan bouwwerken met een omgevingsvergunning.
- Indien een ligplaatsvergunning in tijd begrensd is dan geldt deze beperking ook voor de omgevingsvergunning.
- Er wordt gestreefd om de wet per 1 januari 2017 in te laten gaan.

Overgangsrecht
Voor bestaande woonboten met een ligplaatsvergunning verandert er niets zolang de woonboot niet vervangen wordt door nieuwbouw. Verbouwing of vervanging door een reeds bestaande woonboot blijft mogelijk, in principe onder dezelfde voorwaarden die nu gelden, zonder aan de technische voorwaarden van het Bouwbesluit te hoeven voldoen. Er zal dan een nieuwe omgevingsvergunning afgegeven moeten worden.

Varende woonboten
Om als varende woonboot aangeduid te worden zijn een aantal beoordelingscriteria opgesteld die niet allemaal tegelijk van toepassing hoeven te zijn.
De criteria lijken ruim te zijn genomen zo blijkt uit de Memorie van Toelichting (p3).

Bepalend zijn:
- de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- de zichtlijn vanuit de stuurinrichting; of
- of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet

Bij het laatste criterium valt te denken aan het verplichte Certificaat van Onderzoek voor (onder andere) schepen vanaf 20 meter lengte.

Hoewel in de Memorie van Toelichting wordt verwezen naar het belang om historische schepen vrij te stellen van de eisen van het Bouwbesluit, is "historisch schip" geen voorwaarde op zich geworden. Met de zes genoemde, niet-cumulatieve criteria ligt het voor de hand dat een gemiddeld varend woonschip wordt bedoeld.
Ons inziens worden de termen "historisch" en

"beroepsmatig" bewust vermeden in de beoordelingscriteria. Verwarrend is dat op p12 van de Memorie van Toelichting sprake is van een cumulatieve eis: In de uitzondering is uitdrukkelijk gekozen voor de bewoording dat het gaat om schepen die bestemd zijn voor de vaart en worden gebruikt voor de vaart, om uitdrukking te geven aan het feit dat het gaat om schepen die kunnen varen en daadwerkelijk varen ook al is dat slechts af en toe. Het gaat hier dus om een cumulatieve eis. Daarmee ontstaat ook met betrekking tot deze schepen rechtszekerheid.

Kansen

De eerste indruk is dat het wetsvoorstel zeker een aantal kansen biedt:
- de rechtszekerheid van waterbewoners kan worden verbeterd.
- de gemeente kan eindelijk gaan ingrijpen bij onveilige situaties op kamerverhuurboten.
- voor nieuw aan te leggen ligplaatsen kunnen betere afspraken gemaakt worden, o.a. met betrekking tot welstand.

Bron: LVBHB en Woonschepen comité Groningen

Nieuwe tweetakt motoren mogen wel in Amsterdam

Waternet, de controlerende instantie op de Amsterdamse grachten, wil niet langer na 1 januari 2017 alle tweetakts van het water bannen. Moderne tweetaktmotoren mogen nog wel door de grachten.

Bombardier, met haar merk Evinrude de belangrijkste producent van moderne tweetakt buitenboordmotoren, had protest aangetekend tegen de aangekondigde maatregel. Oorspronkelijk zouden volgend jaar om milieuredenen alle tweetakt buitenboordmotoren van de Amsterdamse grachten worden verbannen. Op het protest van Bombardier stuurde Waternet de volgende reactie:

"In de uitwerking van het verbod op 2 takt motoren zal de norm 2003/44/EG als uitgangspunt gaan gelden waaraan motoren moeten voldoen. De nieuwe generatie 2 takt motoren met directe injectie van benzine zijn veel schoner en voldoen aan de Norm van 2003/44/EC. Zover bij ons bekend is uw firma multinational Bombardier Recreational Products (BRP) op dit moment de enige producent van 2 takt motoren met directe benzine inspuiting die voldoet aan de norm van 2003/44/EC."

De nuancering van de regelgeving zal overigens de storm van protest tegen de milieumaatregel niet doen verstommen. Duizenden bootbezitters met tweetakt motoren worden de dupe van deze maatregel.
Inmiddels zijn er voorgenomen kortingsvoorstellen van viertakt buitenboordmotoren dealers voor bezitters van een oude tweetaktmotor aangekondigd.

Bron: Scheepspost

Register Varend Erfgoed Nederland nieuws voorjaar 2016

Het afgelopen kwartaal werden op het Bureau van het Register Varend Erfgoed Nederland ruim 210 mutaties verwerkt, voornamelijk verlengingen van de registratie, maar ook zo'n 30 nieuwe inschrijvingen. Dat is een mooi aantal, doch op basis van het feit dat het RVEN in 2015 de spil werd bij de belangenbehartiging van het Varend Erfgoed in Nederland is dit nog lang niet voldoende.

Het Register is er voor alle schepen die voldoen aan de volgende toelatingseisen:
- De aanmelding betreft een schip oorspronkelijk ontworpen en gebouwd om mee te varen.
- Het schip is meer dan 50 jaar geleden te water gelaten
- Het heeft ligplaats in Nederland of vaart onder Nederlandse vlag
- Het scheepstype was meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend op de Nederlandse wateren of was typerend binnen de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw.

Het gaat dus niet alleen om recreatief gebruikte schepen, maar om alle historische schepen in Nederland, die in het register passen.

Daarnaast is het zo geregeld, dat de Federatie het register faciliteert, doch dat de beoordeling gebeurt door deskundigen uit de verschillende Behoudsorganisaties. Om duidelijk te maken bij welke organisatie welk type schip wordt behandeld is onderstaande lijst opgemaakt.

BASM = Stoomvaartuigen, Opduwers, (ex)Overheids- c.q. dienstvaartuigen, Sleepboten
HHB / LVBHB = Bedrijfsvaartuigen, die buiten de elders genoemde categorieën vallen.
NVBZ = Zeil- en Roei wherries
NVORG = Redding vaartuigen
SBH = Hoogaarsen en andere specifieke Zeeuwse zeilschepen.
SKZ = Kotters
SLW = akkerschuiten en strekers
SSRP = Rond- en Platbodem(zeil)jachten.
VBB = Botters en andere Zuiderzee visserij schepen.
VBOG = (Historische) Motorjachten
VBZ = Zalmschouwen en andere riviervisserij schepen
VDMS = Motorsleepboten en opduwers
VKSJ = (Klassieke) Scherpe jachten

Al deze beroepsorganisatie hebben de contactpersonen vermeld staan op de site van de FVEN, http://www.fven.nl/rven-procedure/.

Geef uw schip de registratie die het verdient en word lid van de Behoudsorganisatie, die de belangen van uw type schip vertegenwoordigt. Ook in het nieuw gestarte kwartaal kan het bureau weer zo'n 250 mutaties en aanmeldingen verwerken, dus schroom niet neem contact op met het Register, dat kan ook op email adres registerbeheer@hotmail.com

Bron: Scheepspost

Scheepvaart in de Nationale Onderzoeksagenda Archeologie

De Nationale Onderzoeksagenda Archeologie versie 2.0 is voorjaar 2016 gepubliceerd. Hierin staan de belangrijkste bovenregionale onderzoeksvragen voor de archeologie. Deze vragen geven inzicht in de kansen die er liggen om de kennis te ontwikkelen. Aan de hand van de vragen kunnen beleidsmedewerkers keuzes maken op het gebied van de archeologie, ruimtelijke ordening en voor het opstellen van eigen onderzoeksagenda's. De onderzoeksagenda is te downloaden via http://archeologieinnederland.nl/node/531.

De volgende scheepvaart gerelateerde vragen staan in de onderzoeksagenda (april 2016):
11. Hoe verliep de ontwikkeling van de houten scheepsbouw (materiaalgebruik, technologie, innovatie, typologie)?
12. Waar worden uiteenlopende typen scheepswrakken aangetroffen, en hoe kan de aanwezigheid van wrakken worden verklaard?
34. Wat is de aard, ouderdom, ligging, functie en samenhang van structuren die samenhangen met waterbeheer?
65. Welke rol speelde scheepvaart in de militaire en handelsinfrastructuur tijdens de Romeinse tijd?
68. Waar en hoe zijn scheepsresten hergebruikt?
69. Welke infrastructurele en sociaaleconomische rol speelden waterwegen en de scheepvaart?
70. Waar, hoe en wanneer vonden aanpassingen plaats aan de waterinfrastructuur?
86. Hoe en wanneer zijn rivier- en zeedijken gebouwd en aan gepast?
96. Wat was het effect van de toegang tot (bevaarbaar) water op de ontwikkeling van nederzettingen/steden?
97. Welke invloed hadden havensteden op hun achterland?
99. Wat zeggen materiële bronnen over het functioneren van de midden- en lange afstandshandel in de tijd van de Hanze?
102. Hoe heeft de visvangst zich technologisch en economisch ontwikkeld? (JB)

Nederland gaat cultureel erfgoed onder water beschermen

Nederland gaat cultureel erfgoed onder water beschermen door het internationale UNESCO-verdrag voor het behoud van erfgoed onder water te bekrachtigen. Minister Jet Bussemaker (OCW) en minister Bert Koenders (BZ) hebben vandaag bekend gemaakt dat ze de intentie hebben om toe te treden tot het verdrag. Deze conventie verbetert de bescherming van onderwatererfgoed wereldwijd door internationale samenwerking.
Minister Bussemaker: *'Wrakken, historische landschappen en andere archeologische vindplaatsen zijn tijdcapsules, tastbare bewijzen van ons verleden. Ze leveren ons veel informatie op, die we niet altijd uit schriftelijke bronnen kunnen halen. Daarom willen we dit unieke onderwatererfgoed behouden, onderzoeken, maar vooral ook goed overdragen aan volgende generaties, zodat zij de verhalen kunnen vertellen en historische verbindingen kunnen leggen met het verleden.'*

<u>Hoge urgentie</u>
De urgentie om op internationaal niveau cultureel erfgoed onder water beter te beschermen is hoog.
Door technologische ontwikkelingen kunnen de veelal eeuwenlang ongeschonden gebleven plekken onder water nu eenvoudiger bereikt worden. Dit biedt kansen om steeds meer te ontdekken, te leren en te genieten van wat er onder water te zien is, maar heeft ook tot gevolg dat bergers en schatgravers wrakken kunnen plunderen en vernielen.
Niet alleen schenden zij daarmee de locaties die een schat aan archeologische informatie bevatten, maar ook zeemansgraven worden daarmee bedreigd.

De zeemansgraven die ouder zijn dan 100 jaar vallen binnen het bereik van het UNESCO-verdrag en met de bekrachtiging kan Nederland ook met betrekking tot dit cultureel erfgoed nadere stappen zetten om de bescherming te verbeteren. Als maritiem land bij uitstek onderschrijft Nederland het belang van wereldwijde bescherming van cultureel erfgoed onder water.

<u>Wereldwijde bescherming</u>
UNESCO heeft zes cultuurconventies, waarin wereldwijde afspraken over de beschermingen van erfgoed zijn vastgelegd. Nederland is al tot vijf van de zes conventies toegetreden, zoals tot de conventie over werelderfgoed en de conventie over immaterieel erfgoed. Door de conventie over onderwatererfgoed te bekrachtigen, neemt Nederland positie in om samen met de internationale gemeenschap het erfgoed onder water wereldwijd te beschermen.
Het verdrag is in 2001 door Unesco opgesteld en op dit moment door 55 landen geratificeerd.

Bron: Rijksoverheid

Kleurhistorisch onderzoek krijgt een uitvoeringsrichtlijn

Voor kleurhistorisch onderzoek aan objecten, gebouwen en ensembles is een uitvoeringsrichtlijn opgesteld. Opdrachtgevers en andere betrokkenen krijgen nu veel meer inzicht in wat een kleuronderzoek betekent, welke omvang nuttig is en hoe dit kan bijdragen aan het onderhoud of restauratie van bijvoorbeeld object of woning.

Kleurhistorisch onderzoek wordt uitgevoerd om de historische kleuren van een object, gebouw of bijvoorbeeld een woonwijk te achterhalen. *'Met dit onderzoek kan de geschiedenis van de kleurige afwerking worden vastgesteld'*, licht Ruth Jongsma, de auteur van de richtlijn, toe. *'Daardoor kunnen we de verschillende bouw- en architectuurstijlen beter begrijpen en bijvoorbeeld de opdrachtgever of eigenaar laten zien hoe het oorspronkelijke ontwerp bedoeld was. Vaak zie je dat de originele schoonheid van het ontwerp versluierd is geraakt door latere veranderingen'.*

<u>Stroomlijnen onderzoek</u>
De objecten of gebouwen waarop kleuronderzoek plaatsvinden zijn zeer divers. Het varieert van gevels van fabrieken of boerderijen, van complexe bouwkundige ensembles zoals tuindorpen, via lantaarnpalen in de

	Wat levert het op, waarvoor geschikt?:	Welke technieken?	Wat is het resultaat?
Type 1. Kleurhistorische inventarisatie	- Geeft globale indicatie van aanwezige verflagenpakket - Snel uit te voeren - Geschikt voor alle typen gebouwen i.h.b. groot gebouw, wijk, gevel, stedebouwkundig ensemble	- Sonderingen - Puncties - Stratigrafie	- documentatie van aanwezige verflagenpakket - Leidt tot PvO - Geeft de potentie aan voor evt. nader onderzoek
Type 2. Kleurhistorische verkenning	- Degelijk onderzoek - Geschikt voor gebouw of wijk	- Sonderingen - Puncties - Stratigrafie - Verfmonster - Stratigrafieschema	- Betrouwbaar maar onvolledig beeld van het historisch kleurgebruik
Type 3. Specialistisch kleuronderzoek	- Degelijk uitgebreid onderzoek - Geschikt voor bijzondere ruimten of objecten soms volledig gebouw	- Sonderingen - Puncties - Stratigrafie - Vrijlegvenster - Verfmonster - Laboratorium analyse pigment en bindmiddelen - Stratigrafieschema	- Een historische verantwoorde reconstructie is vaak op alle onderdelen/ materialen mogelijk. -Mogelijkheid tot reconstructie historische verfreceptuur. - Voorstel voor restauratie conservering van een bijzondere afwerking.
Type 4. Integraal Afwerkings-onderzoek	- Degelijk uitgebreid onderzoek - in samenhang en afgestemd op andere bijzondere elementen in ruimte of gebouw - Geschikt voor bijzondere ruimten of objecten (heel soms volledig gebouw)	- Sonderingen - Puncties - Stratigrafie - Vrijlegvenster - Verfmonster - Analyse pigment en bindmiddel - Stratigrafieschema - conditieopname of schade-inventarisatie van aanwezige afwerkingen.	- Een historische verantwoorde reconstructie is vaak op alle onderdelen mogelijk - Voorstel voor aanpak van conservering of restauratie van de ruimte en de daarin aanwezige afwerkingen.

openbare ruimten tot stijlkamers en winkelinterieurs. *'Maar'*, constateert Ruth Jongsma, *'ook de gehanteerde methoden voor een kleuronderzoek blijken in de praktijk heel verschillend'*. Hoeveel verfmonsters heb je bijvoorbeeld nodig voor een onderzoek? En hoe omvattend is zo'n onderzoek - soms is alleen een inventarisatie voldoende. Zoveel verschillende invalshoeken zorgen ook voor onduidelijkheid wat een kleurhistorisch onderzoek nu eigenlijk is en waar je het voor doet. Daarom hebben we geprobeerd om meer te stroomlijnen, door in een uitvoeringsrichtlijn vier typen onderzoek te omschrijven, meer eenheid in aanpak en begrippen te brengen en eisen aan de rapportage te stellen.

'Hiermee is niet alleen de opdrachtgever gediend', aldus Ruth Jongsma, *'maar ook monumententoezicht van de gemeente en de beroepsgroep van kleuronderzoekers'*. Opdrachtgevers en monumententoezicht krijgen nu veel meer inzicht in wat een kleuronderzoek betekent, welke omvang nuttig is en hoe dit kan bijdragen aan het onderhoud of restauratie van bijvoorbeeld een object of een woning. En kleuronderzoekers hebben een duidelijker kader voor hun werk.

Vier typen kleurhistorisch onderzoek

In de uitvoeringsrichtlijn worden vier typen onderzoek onderscheiden, die variëren in diepgang: een kleurhistorische inventarisatie, een kleurhistorische verkenning, een specialistisch kleurhistorisch onderzoek en een integraal afwerkingsonderzoek. Besproken worden de verschillende stappen in het onderzoek en wat in de rapportage van een kleurhistorisch onderzoek opgenomen moet zijn. Ook komen de eisen aan de manier van (samen-)werken aan de orde en welke informatie het plan van onderzoek moet bevatten.

De uitvoeringsrichtlijn biedt het handvat voor het uitvoeren van deze vier typen onderzoek. De inhoud is afgestemd op andere uitvoeringsrichtlijnen en de richtlijn Bouwhistorie.

Reageren op de ontwerp-uitvoeringsrichtlijn?

ERM is benieuwd naar uw mening, tips en wensen. U kunt tot 10 mei 2016 reageren op de ontwerp-uitvoeringsrichtlijn Kleurhistorisch onderzoek door een mail te sturen naar secretariaat@stichtingERM.nl.

Op kleurhistorisch onderzoek zijn de volgende documenten van toepassing:
- Uitvoeringsrichtlijn Kleurhistorisch onderzoek (URL 2004)
- Beoordelingsrichtlijn Erkend Monumenten Adviesbureau (EMA) (BRL ERM 2000)

Te downloaden via
http://www.stichtingerm.nl/richtlijnen/kleurhistorisch-onderzoek.

Bron: Stichting Erkende Restauratiekwaliteit Monumentenzorg

2018 Europees Jaar van Cultureel Erfgoed

Een Europees Jaar van het Culturele Erfgoed moet een impuls geven aan de identiteit van het 'nieuwe' Europa.

Het Europese parlement zal 2018 wellicht uitroepen tot Europees Jaar van het Cultureel Erfgoed. Dat heeft Tibor Navracsics, de Europese commissaris voor Onderwijs, Cultuur, Jongeren en Sport eind april 2016 bekend gemaakt op het tweejaarlijks Europese Culturele Forum in Brussel. Navracsics bevestigde dat de Europese Commissie daarover een voorstel heeft voorbereid voor de Europese Raad en het Europese parlement.

Het Europarlementslid Silvia Costa, de voorzitster van het Comité voor Cultuur en Onderwijs van het Europese parlement, onderstreepte van haar kant het belang van zo'n Europese jaar voor het Cultureel Erfgoed. Cultuur en cultureel erfgoed zijn essentieel om het nieuwe Europa een ziel en een identiteit te geven.

In de marge van het forum werd aangekondigd dat van 22 tot 27 mei een Europees congres over het erfgoed zal plaatsvinden in de Spaanse hoofdstad Madrid.

Bron: Scheepspost

